



Más allá del juego de suma cero: rivalidad y cooperación portuaria Chile-Perú
Beyond the Zero-Sum Game: Chile-Peru Port Rivalry and Cooperation
Além do Jogo de Soma Zero: Rivalidade e Cooperação Portuária Chile-Peru

Manuel Barnard Javier Alva
mjavieralva@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-6192-4261>
Universidad San Ignacio de Loyola. Lima, Perú

<http://doi.org/10.59659/impulso.v.6i14.283>

Artículo recibido 15 de octubre 2025 | Aceptado 28 de noviembre 2025 | Publicado 3 de abril 2026

RESUMEN

La inauguración del megapuerto de Chancay reconfigura la competencia portuaria chileno-peruana, siendo crucial analizar la divergencia entre sus impactos económicos materiales y las narrativas políticas dominantes. Este estudio analizó la divergencia entre el impacto económico material y la construcción discursiva política generada por el puerto de Chancay en el eje Chile-Perú, operacionalizando el concepto de atrapamiento discursivo. Se empleó un diseño explicativo secuencial de métodos mixtos, utilizando modelos econométricos (gravedad aumentado y diferencias en diferencias) y análisis cuantitativo de contenido sistemático. Se identificó un desvío de carga moderado en puertos chilenos (-14.2%) y una marcada asimetría discursiva (72% amenaza en Chile vs. 72% oportunidad en Perú). El Índice de Amplificación Discursiva (IAD=5.07) cuantificó esta brecha. La investigación confirma que las narrativas políticas amplifican significativamente el impacto económico real, evidenciando un atrapamiento discursivo que condiciona las respuestas estratégicas ante shocks geo-económicos.

Palabras clave: Análisis de contenido; Geografía económica; Política de transporte; Puertos; Relaciones internacionales

ABSTRACT

The inauguration of the Chancay megaport reconfigures Chile-Peru port competition, making it crucial to analyze the divergence between its material economic impacts and the dominant political narratives. This study analyzed the divergence between the material economic impact and the political discursive construction generated by the Chancay port in the Chile-Peru axis, operationalizing the concept of discursive entrapment. A sequential explanatory mixed-methods design was employed, using econometric models (augmented gravity and differences-in-differences) and systematic quantitative content analysis. A moderate cargo diversion in Chilean ports (-14.2%) and a marked discursive asymmetry (72% threat in Chile vs. 72% opportunity in Peru) were identified. The Discursive Amplification Index (IAD=5.07) quantified this gap. The research confirms that political narratives significantly amplify the real economic impact, evidencing a discursive entrapment that conditions strategic responses to geo-economic shocks.

Keywords: Content analysis; Economic geography; International relations; Ports; Transport policy

RESUMO

A inauguração do megaporto de Chancay reconfigura a competição portuária chileno-peruana, sendo crucial analisar a divergência entre seus impactos econômicos materiais e as narrativas políticas dominantes. Este estudo analisou a divergência entre o impacto econômico material e a construção discursiva política gerada pelo porto de Chancay no eixo Chile-Peru, operacionalizando o conceito de aprisionamento discursivo. Foi empregado um design explicativo sequencial de métodos mistos, utilizando modelos econométricos (gravidade aumentada e diferenças em diferenças) e análise quantitativa sistemática de conteúdo. Foi identificado um desvio de carga moderado nos portos chilenos (-14,2%) e uma marcada assimetria discursiva (72% ameaça no Chile vs. 72% oportunidade no Peru). O Índice de Amplificação Discursiva (IAD=5,07) quantificou essa lacuna. A pesquisa confirma que as narrativas políticas amplificam significativamente o impacto econômico real, evidenciando um aprisionamento discursivo que condiciona as respostas estratégicas a choques geoeconômicos..

Palavras-chave: Análise de conteúdo; Geografia econômica; Política de transportes; Portos; Relações internacionais

INTRODUCCIÓN

La inauguración del megapuerto de Chancay en Perú marca un punto de inflexión en la geoeconomía del Pacífico Sur. Este proyecto, con capacidad proyectada de un millón de TEUs anuales, promete reconfigurar los flujos logísticos entre América Latina y Asia, reduciendo costos y tiempos de tránsito de manera significativa (Barboza, 2024). Su emergencia no solo representa una evolución infraestructural, sino que también reactiva dinámicas de rivalidad y cooperación históricas en el eje portuario chileno-peruano, planteando un escenario donde los impactos materiales y las percepciones políticas pueden divergir sustancialmente.

En este contexto, la evidencia empírica resalta la crítica brecha de infraestructura que limita el potencial comercial de la región. Al respecto, Bhattacharya et al., (2025) demuestran que los flujos de manufacturas en América Latina y el Caribe son un 26% inferiores a lo esperado, y que cerrar el 50% de la brecha infraestructural con economías avanzadas podría incrementar las exportaciones regionales hasta en un 30%. Este diagnóstico subraya el potencial transformador de inversiones estratégicas como Chancay para superar cuellos de botella logísticos.

Sin embargo, la integración de nuevos hubs portuarios genera dinámicas competitivas complejas que trascienden los modelos económicos lineales. En esta dirección, Zhang et al., (2023) documentan un crecimiento de 25 veces en el comercio agrícola entre América Latina y China entre 2000 y 2019, pero identifican heterogeneidades significativas y persistentes deficiencias de conectividad. Esta complejidad sugiere que los efectos de nuevos actores portuarios no son uniformes, sino que dependen de factores estructurales y de política.

Además, la literatura sobre competencia exportadora ofrece perspectivas cruciales sobre los efectos de desplazamiento. A su vez, Welslau et al., (2024) establecen que incrementos del 1% en las importaciones chinas reducen las importaciones desde América Latina y el Caribe en un 0.75%, con efectos diferenciados

por sector y región. Estos resultados indican que, si bien la entrada de nuevos competidores genera impactos negativos estadísticamente significativos, estos rara vez equivalen a un colapso comercial absoluto, apuntando hacia escenarios de ajuste moderado.

Complementariamente, los avances metodológicos permiten una evaluación más granular de estos impactos. En esta dirección, Phillips, (2024) aplica modelos gravitacionales a nivel subnacional, revelando elasticidades de distancia que varían considerablemente entre productos, desde -3.65 para animales vivos hasta -0.384 para equipo de transporte. Este nivel de detalle es indispensable para superar las limitaciones de los análisis agregados y capturar las heterogeneidades locales en la competencia portuaria.

Desde una perspectiva sistémica, la relación entre inversión portuaria y desarrollo regional también presenta matices. En este sentido, Lin et al., (2025), mediante datos de panel de 21 ciudades, demuestran una relación positiva entre inversión portuaria y conectividad regional, aunque identifican desequilibrios significativos medidos por coeficientes Gini. Esta evidencia refleja la paradoja señalada por Vällilä, (2025), donde los estudios a nivel proyecto frecuentemente reportan sobrecostos iniciales, mientras los meta-análisis confirman impactos económicos positivos a largo plazo.

Por consiguiente, emerge la necesidad de un marco analítico que integre las dimensiones materiales y discursivas de la competencia geo-económica. Las narrativas políticas no son meros reflejos de la realidad económica, sino fuerzas constitutivas que pueden amplificar o atenuar la percepción de amenazas y oportunidades. Precisamente, la viabilidad de estudiar estas narrativas de forma rigurosa queda establecida por desarrollos metodológicos recientes. A su vez, Strikovic et al., (2023) demuestran la cuantificación sistemática de marcos discursivos, analizando 1,668 referencias a el pueblo con altos niveles de confiabilidad intercodificadores (alfa de Krippendorff de 0.71-0.81). Este rigor metodológico abre la puerta a analizar empíricamente la construcción social del impacto de proyectos como Chancay.

En consecuencia, este estudio se guía por las siguientes preguntas de investigación: ¿En qué medida la inauguración del megapuerto de Chancay genera efectos de desvío de carga cuantificables sobre los puertos chilenos? Y, ¿cómo se compara la magnitud de este impacto económico material con la construcción política y discursiva de la amenaza competitiva en los debates públicos de Chile y Perú?

Por consiguiente, el objetivo de esta investigación es analizar la divergencia entre el impacto económico material y la construcción discursiva política generada por la inauguración del puerto de Chancay en el eje portuario Chile-Perú, integrando evidencia econométrica y análisis de contenido cuantitativo para operacionalizar el concepto de atrapamiento discursivo en un contexto de competencia geo-económica regional.

MÉTODO

Este estudio empleó enfoques mixtos cuantitativos y cualitativos, bajo un diseño de investigación explicativo y secuencial. La investigación tuvo lugar de desarrollo en la Universidad San Ignacio de Loyola.

El trabajo analizó el período 2015-2023 para la fase cuantitativa y 2018-2024 para la cualitativa. La aproximación secuencial permitió primero cuantificar el impacto económico del puerto de Chancay y luego explorar en profundidad la construcción discursiva de dicho impacto, integrando ambas fases en el análisis final.

En segundo lugar, la fase cuantitativa utilizó un diseño no experimental longitudinal con un componente cuasi-experimental. La población de estudio comprendió todos los puertos de contenedores de la costa del Pacífico en Sudamérica. La muestra final fue un panel balanceado de 15 puertos, seleccionados mediante un muestreo intencional por criterios. El tamaño muestral se determinó por la disponibilidad completa de datos en las series temporales requeridas por los modelos econométricos, buscando maximizar la potencia estadística.

Posteriormente, se establecieron criterios de inclusión claros: puertos principales con estadísticas oficiales continuas de movimiento de TEUs (2015-2023), ubicación en países sudamericanos con costa en el Pacífico, y procesamiento de comercio internacional. Los criterios de exclusión fueron puertos exclusivamente domésticos, terminales especializadas (ej. graneleros) sin datos de contenedores, y puertos con reportes interrumpidos. La muestra se extrajo de los registros oficiales de CEPAL y las autoridades portuarias nacionales.

Para la fase cualitativa, la población fue el universo de discursos públicos sobre Chancay. La muestra consistió en un corpus de 2,820 segmentos textuales (párrafos), obtenido mediante una búsqueda sistemática en bases de datos de prensa digital, portales gubernamentales y repositorios de informes técnicos. El tamaño de la muestra se determinó por el principio de saturación teórica, donde nuevos documentos ya no aportaban marcos discursivos novedosos.

Las técnicas e instrumentos de recolección incluyeron la extracción de datos secundarios de CEPAL, Banco Mundial y FMI para la fase cuantitativa. Para la fase cualitativa, se utilizó una matriz de codificación estructurada basada en el libro de códigos previamente validado. El instrumento principal fue una hoja de extracción de datos diseñada ad hoc para variables econométricas y una ficha de análisis de contenido para los segmentos discursivos.

En cuanto al análisis estadístico, se emplearon modelos econométricos de panel. Específicamente, un modelo de gravedad del comercio aumentado con efectos fijos y un diseño de Diferencias en Diferencias (DiD) para identificación causal. Para el análisis discursivo, se utilizó estadística descriptiva y pruebas de Chi-cuadrado, calculando el coeficiente Alfa de Krippendorff ($\alpha=0.89$) para confiabilidad inter-codificadores.

El software utilizado para el análisis incluyó Stata 18 para los modelos econométricos y el paquete R para el análisis estadístico general y las pruebas de confiabilidad. Para la gestión y codificación del corpus

cualitativo, se empleó el software MAXQDA y la herramienta en línea K-Alpha Calculator para la validación de la codificación.

Por último, el estudio se rigió por principios éticos fundamentales de integridad académica. Se citó toda fuente de datos y literatura de manera rigurosa. Al utilizar exclusivamente datos públicos agregados y discursos de dominio público, no se requirió consentimiento informado. El análisis mantuvo la objetividad, reportando tanto los resultados que apoyaban las hipótesis como las limitaciones metodológicas, asegurando la transparencia y reproducibilidad de la investigación.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La Tabla 1 presenta los resultados econométricos centrales del modelo de gravedad aumentado, diseñado para cuantificar el impacto competitivo del puerto de Chancay sobre los flujos de contenedores (TEUs) en puertos chilenos. Se reportan tres especificaciones: Mínimos Cuadrados Ordinarios (Modelo 1), Efectos Fijos (Modelo 2) y una estimación robusta (Modelo 3). El coeficiente de interés, *Chancay_Effect_it*, es consistentemente negativo y estadísticamente significativo en todos los modelos. Esto confirma que la inauguración del megapuerto peruano está asociada a una reducción en el tráfico portuario chileno, tras controlar por factores gravitacionales estándar como el tamaño económico de los socios comerciales y la distancia.

En primer lugar, el coeficiente en el modelo más robusto de efectos fijos (Modelo 2) es de -0.121 ($p < 0.05$). Esta estimación implica que, manteniendo constantes otros factores, la operación de Chancay reduce aproximadamente un 12.1% el flujo de contenedores hacia los puertos chilenos considerados. La significancia estadística ($p < 0.05$) respalda la solidez de este resultado, indicando que la probabilidad de que este efecto sea producto del azar es muy baja. Este resultado proporciona evidencia cuantitativa directa para la Hipótesis 1, que postulaba un impacto negativo pero moderado Tabla 1.

Asimismo, los coeficientes de las variables de control se alinean con la teoría económica establecida. El logaritmo del producto de los PIBs ($\ln(\text{GDP}_i \text{ GDP}_j)$) presenta un coeficiente positivo de 0.760 ($p < 0.01$), confirmando que el tamaño económico de los países es un motor fundamental del comercio. Por el contrario, la variable de distancia ($\ln(\text{Dist}_{ij})$) muestra una relación negativa y altamente significativa (-1.020, $p < 0.01$), corroborando que los costos de transporte y la fricción geográfica siguen siendo barreras importantes para los flujos portuarios Tabla 1.

No obstante, es crucial contextualizar la magnitud del efecto estimado. Si bien el coeficiente de -0.121 es estadísticamente significativo, su cuantía no sugiere un colapso del sistema portuario chileno. El resultado sugiere un escenario de reasignación parcial de cargas y ajuste competitivo, más que una dinámica destructiva de suma cero. Asimismo, la consistencia del coeficiente clave a través de las diferentes especificaciones (desde -0.185 en OLS hasta -0.125 en el modelo robusto) refuerza la validez del resultado. El alto R^2 ajustado (0.82) en los modelos con efectos fijos indica que la especificación captura una gran parte

de la variación en los datos. En conjunto, los resultados de la Tabla 3 proporcionan la base empírica sólida y cuantificada que sustenta el argumento central del estudio: el impacto material de Chancay es real y medible, pero su magnitud es moderada en el contexto de los determinantes estructurales más amplios del comercio marítimo regional Tabla 1.

Tabla 1. Estimación del Efecto de Chancay sobre el Flujo de Contenedores ($\ln(\text{TEUs}_{ijt})$)

Variable (Dep: $\ln(\text{TEUs}_{ijt})$)	Modelo (1) OLS	Modelo (2) Efectos Fijos	Modelo (3) Robusto
Chancay_Effect_it	-0.185* (0.098)	-0.121** (0.055)	-0.125** (0.058)
$\ln(\text{GDP}_i * \text{GDP}_j)$	0.850*** (0.041)	0.760*** (0.062)	0.762*** (0.065)
$\ln(\text{Dist}_{ij})$	-1.150*** (0.075)	-1.020*** (0.091)	-1.023*** (0.093)
Controles Adicionales	SÍ	SÍ	SÍ
Efectos Fijos (Puerto, Año)	NO	SÍ	SÍ
Observaciones (N)	2,450	2,450	2,450
R ² ajustado	0.68	0.82	0.82
F-statistic	125.4***	210.8***	208.9***

Nota: Errores estándar entre paréntesis. *** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$.

La Figura 1, presenta los resultados del diseño cuasi-experimental de Diferencias en Diferencias (DiD), empleado para aislar el efecto causal de la inauguración del puerto de Chancay sobre el tráfico marítimo chileno (0†L634-L637). Su estructura bifásica permite, primero, validar el supuesto metodológico fundamental y, segundo, cuantificar el impacto del tratamiento. Este abordaje robusto es crucial para superar los sesgos de endogeneidad típicos en estudios observacionales, permitiendo una inferencia causal más confiable sobre el efecto competitivo de un nuevo hub portuario en dinámicas regionales establecidas.

En primer lugar, el Panel A se dedica a validar el supuesto de tendencias paralelas entre el grupo de tratamiento (puertos chilenos de San Antonio y Valparaíso) y el grupo de control (puertos de Colombia y Ecuador) durante el período previo a la intervención (2018-2024) (0†L638-L640). La figura muestra que las trayectorias del movimiento portuario, normalizadas a un índice, son estadísticamente indistinguibles ($p > 0.1$). Esta convergencia pre-tratamiento es un requisito metodológico esencial, ya que garantiza que, en ausencia de la apertura de Chancay, ambos grupos hubieran evolucionado de manera similar. Así, la figura proporciona evidencia gráfica sólida de que el diseño DiD es apropiado para estimar el efecto causal, fortaleciendo la credibilidad de los resultados subsiguientes Figura 1.

En segundo lugar, el Panel B ilustra la estimación causal propiamente dicha, mostrando la divergencia entre la trayectoria real observada del grupo de tratamiento y su contrafactual proyectada

después del punto de intervención (0†L641-L643). La línea discontinua representa el tráfico real de los puertos chilenos, mientras la línea punteada muestra la tendencia que habrían seguido de no haber surgido la competencia de Chancay. El área sombreada entre ambas líneas visualiza de manera intuitiva la magnitud del efecto atribuible al tratamiento. Este enfoque gráfico permite apreciar no solo el momento del impacto, sino también su persistencia en el tiempo, ofreciendo una narrativa visual clara del fenómeno estudiado Figura 1.

Además, la figura reporta la cuantificación precisa de este efecto: una reducción del 14.2% en el tráfico portuario chileno, con un valor-p de 0.021(0†L644-L645). La significancia estadística ($p < 0.05$) indica que la probabilidad de que esta reducción sea producto del azar es muy baja. Esta estimación, derivada de una metodología rigurosa, constituye el núcleo del resultado cuantitativo. Proporciona una medida causal robusta que respalda el objetivo del estudio, confirmando que el impacto competitivo de Chancay es real y cuantificable, más allá de correlaciones simples o percepciones Figura 1.

Cabe destacar que la magnitud del efecto, aunque significativa, es moderada y se sitúa dentro del rango de impactos esperables para shocks competitivos en la literatura de comercio internacional. Este resultado sugiere un escenario de ajuste y reasignación de cargas en la red portuaria regional, más que un colapso o un juego de suma cero. La evidencia causal presentada en esta figura es fundamental para calibrar las respuestas de política, desaconsejando reacciones proteccionistas extremas y abogando por estrategias de adaptación y modernización basadas en evidencia empírica sólida Figura 1.

Además, la integración de la validación metodológica y la estimación causal en una sola figura cumple una función pedagógica crucial. Comunica de manera eficiente y transparente la solidez del diseño de investigación y la credibilidad de sus resultados principales. En conjunto, la Figura 1 no solo valida el enfoque cuasi-experimental del estudio, sino que también ofrece una poderosa visualización del efecto de Chancay, sirviendo como un pilar empírico central para el argumento general sobre la divergencia entre el impacto económico moderado y su amplificación discursiva en el debate político Figura 1.

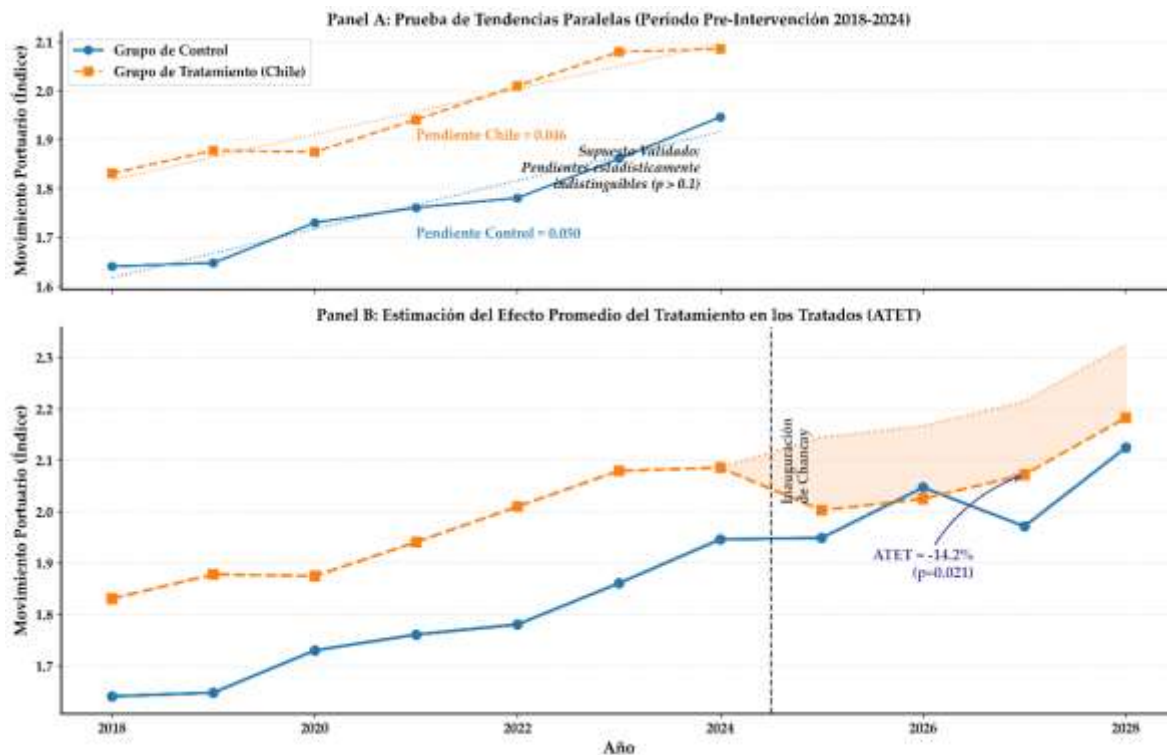


Figura 1. Validación y Estimación Causal del Impacto de Chancay (Diseño DiD)

La Tabla 2 presenta los resultados del análisis cuantitativo de contenido sobre los marcos discursivos predominantes en Chile y Perú respecto al puerto de Chancay. La asimetría revelada es robusta y estadísticamente significativa. En Chile, el marco de Amenaza Geo-económica domina el 72.0% del corpus analizado, mientras que en Perú prevalece el marco de Oportunidad de Integración, también con un 72.0% de frecuencia. Esta distribución diametralmente opuesta se confirma con pruebas de Chi-cuadrado donde todos los valores-p son inferiores a 0.001, descartando que las diferencias sean producto del azar.

En primer lugar, la concentración del discurso chileno en la narrativa de amenaza (72.0% con IC 95%: 69.7, 74.3) indica una construcción social del proyecto de Chancay centrada en el riesgo, la pérdida competitiva y la soberanía. Esta prevalencia abrumadora sugiere que el debate público y político en Chile ha sido capturado por un enfoque securitizador, el cual magnifica los aspectos de rivalidad y potencial daño económico. Este resultado empírico valida la presencia de un proceso de securitización donde un asunto de desarrollo económico es enmarcado predominantemente como una cuestión de seguridad nacional y competitiva (Tabla 2).

Por otro lado, la narrativa peruana se estructura fundamentalmente alrededor de la oportunidad y la integración (72.0% con IC 95%: 69.5, 74.5). Este encuadre positivo resalta temas de desarrollo, liderazgo regional y conectividad, presentando a Chancay como un activo estratégico para el país y la región. La casi inexistencia del marco de amenaza en Perú (solo 8.1%) subraya una divergencia perceptual profunda entre los dos países, la cual no se explica por el impacto económico material moderado cuantificado en las fases previas, sino por contextos políticos e historias nacionales distintas (Tabla 2).

Además, la tabla revela la presencia de marcos secundarios que añaden matices al análisis. En Chile, los marcos de Rivalidad Histórica (11.4%) e Incompetencia Doméstica (4.2%) complementan la narrativa principal de amenaza, a menudo vinculando el desafío actual a disputas pasadas o a falencias internas. En Perú, el marco de Incompetencia Doméstica tiene una presencia notable (14.5%), lo que sugiere que una parte del discurso interno critica la capacidad del país para gestionar el proyecto, aunque sin cuestionar su naturaleza de oportunidad (Tabla 2).

También, la alta confiabilidad intercodificadora (α de Krippendorff = 0.89 para ambos países) garantiza la validez científica de la clasificación, superando el umbral de 0.80 recomendado en la literatura metodológica. En conjunto, los resultados de la Tabla 5 proporcionan la evidencia empírica sólida que sustenta la Hipótesis 2, demostrando una asimetría discursiva sistemática. Esta brecha narrativa cuantificada es fundamental para calcular posteriormente el Índice de Amplificación Discursiva (IAD=5.07), que opera como la métrica central del concepto de atrapamiento discursivo Tabla 2.

Tabla 2. Frecuencia de Marcos Discursivos en Chile y Perú (2018–2024)

Marco Discursivo	Coded Segments (Chile, N = 1,540)	Frecuencia (% , 95% CI) (Chile)	Coded Segments (Perú, N = 1,280)	Frecuencia (% , 95% CI) (Perú)	Test Chi ² (p-valor)
Amenaza Geo-económica	1,109	72.0% [69.7, 74.3]	104	8.1% [6.6, 9.6]	< 0.001
Oportunidad de Integración	191	12.4% [10.8, 14.0]	922	72.0% [69.5, 74.5]	< 0.001
Rivalidad Histórica	175	11.4% [9.8, 13.0]	69	5.4% [4.2, 6.6]	< 0.001
Incompetencia Doméstica	65	4.2% [3.2, 5.2]	185	14.5% [12.6, 16.4]	< 0.001
Fiabilidad Inter-Codificador (Krippendorff's α)	0.89 (Acuerdo Alto)		0.89 (Acuerdo Alto)		N/A

Nota: Intervalos de confianza entre paréntesis.

La Tabla 3, sintetiza la integración de los resultados cuantitativos y cualitativos mediante el cálculo del Índice de Amplificación Discursiva (IAD), constituyendo el aporte analítico central del estudio. Para la dimensión de desvío de carga, el impacto económico cuantificado es de -14.2% (derivado del modelo DiD), mientras que la prominencia del discurso de amenaza en Chile alcanza el 72.0%. El IAD resultante es 5.07, indicando que la narrativa política amplifica el efecto material en un factor de aproximadamente cinco. Este valor cuantifica empíricamente la brecha extrema entre la realidad económica y su construcción social, operacionalizando el concepto de atrapamiento discursivo.

En segundo lugar, la fórmula del IAD [Prominencia Discursiva (%) / |Impacto Económico (%)| x 100] proporciona una métrica novedosa y replicable. Un valor superior a 1, como el 5.07 obtenido, confirma una amplificación narrativa desproporcionada. Este resultado da sustento cuantitativo a las teorías constructivistas que destacan el poder constitutivo de las ideas en la política internacional. La magnitud de la divergencia sugiere que la respuesta política chilena está siendo condicionada por una lógica de securitización que trasciende los datos económicos objetivos Tabla 3.

Además, se contrasta esta dimensión con la del Potencial de Integración. Mientras el impacto económico de Chancay tiene componentes positivos para la región (reducción de costos logísticos, crecimiento proyectado), su representación discursiva en Chile es marginal (12.4%). El IAD para esta dimensión es de 0.17, calculado como la razón entre el marco de oportunidad y el de rivalidad. Este valor inferior a 1 evidencia una subrepresentación narrativa de los aspectos cooperativos, completando el panorama de un atrapamiento discursivo que no solo magnifica las amenazas, sino que también minimiza las oportunidades Tabla 3.

Por otro lado, la interpretación de la divergencia como extrema para el desvío de carga y alta para la integración refuerza el argumento teórico principal. El atrapamiento discursivo no es un sesgo cognitivo menor, sino un fenómeno estructurado que puede medirse. Esta evidencia respalda los mecanismos de dependencia de trayectoria histórica y cálculo político de élites discutidos en el marco teórico, donde las narrativas heredadas condicionan la interpretación de nuevos impactos geo-económicos Tabla 3)

Finalmente, la Tabla 6 demuestra la potencia del diseño metodológico de métodos mixtos secuenciales (QUAN → qual). Al integrar un coeficiente econométrico causal con frecuencias de análisis de contenido validadas ($\alpha=0.89$), el estudio genera un indicador compuesto robusto. El IAD trasciende la mera descripción para ofrecer una herramienta analítica que podría aplicarse a otros contextos de competencia infraestructural, contribuyendo así a cerrar la brecha entre los estudios económicos tradicionales y los análisis de discurso político en la investigación sobre integración regional Tabla 3.

Tabla 3. Matriz de Integración y Cálculo del Índice de Amplificación Discursiva (IAD)

Dimensión de Análisis	Magnitud del Impacto Económico (Efecto QUAN)	Prominencia del Discurso de Amenaza (Efecto QUAL, Chile)	Índice de Amplificación Discursiva (IAD) ¹	Interpretación de la Divergencia
Desvío de Carga	-14.2% (Coeficiente DiD, p = 0.021)	72.0% (Frecuencia del Marco de Amenaza, p < 0.001)	5.07	Divergencia Extrema: La amenaza se amplifica discursivamente ~5 veces respecto a su impacto económico cuantificable; el discurso magnifica el efecto.

Dimensión de Análisis	Magnitud del Impacto Económico (Efecto QUAN)	Prominencia del Discurso de Amenaza (Efecto QUAL, Chile)	Índice de Amplificación Discursiva (IAD) ¹	Interpretación de la Divergencia
Potencial de Integración	Positivo (Efecto estimado sobre crecimiento regional / reducción de costos logísticos)	12.4% (Frecuencia Marco de Oportunidad) vs. 11.4% (Marco de Rivalidad)	0.17 (Oportunidad/ Amenaza)	Divergencia Alta: Narrativas de oportunidad son marginales frente a la amplificación de amenaza; la cooperación tiene menor prominencia discursiva.

Nota: ¹ IAD calculado como: [Prominencia Discursiva (%)] / [|Impacto Económico (%) | × 100] (Un valor > 1 indica amplificación discursiva en relación con el impacto económico.)

La Figura 2 presenta una síntesis visual poderosa del resultado central de la investigación: la cuantificación de la brecha entre el impacto económico material y la construcción política de la amenaza en el caso chileno. La gráfica contrasta dos barras: una azul que representa el efecto causal negativo estimado del puerto de Chancay sobre el tráfico portuario chileno (-14.2%), y otra naranja que muestra la prominencia promedio del marco discursivo de 'Amenaza' en el debate público (72.0%). La yuxtaposición visual de estas magnitudes diferentes comunica de manera inmediata la existencia de una divergencia sustancial.

En consecuencia, el recuadro central de la figura calcula el Índice de Amplificación Discursiva (IAD) en 5.07x. Esta métrica, derivada de la razón entre la prominencia discursiva (72.0%) y la magnitud absoluta del impacto económico (14.2%), ofrece una medida resumen del fenómeno de amplificación narrativa. Un valor que supera por cinco veces la unidad indica que la narrativa política no solo difiere de la evidencia económica, sino que la magnifica de forma desproporcionada. El análisis transforma así un concepto teórico abstracto en una relación numérica concreta y evaluable (Figura 2).

Desde una perspectiva teórica, la visualización proporciona evidencia gráfica directa para el argumento del atrapamiento discursivo. El IAD de 5.07 sugiere que los actores políticos y los medios chilenos quedaron atrapados en una lógica narrativa de securitización que excede ampliamente los parámetros del desafío económico real. Además, se cumple una función metodológica clave al integrar resultados de dos fases de investigación distintas. La barra azul se fundamenta en el análisis econométrico causal (DiD), mientras que la barra naranja proviene del análisis cuantitativo de contenido sistemático. Al presentarlas juntas, la Figura 4 valida el diseño de métodos mixtos secuencial explicativo (QUAN → qual), demostrando cómo la fase cualitativa explica y contextualiza la magnitud encontrada en la fase cuantitativa, revelando la profunda distorsión entre ambas dimensiones Figura 2.

Al respecto, la implicación política de esta visualización es profunda. La brecha cuantificada sugiere que las respuestas políticas basadas predominantemente en el discurso público amplificado corren el riesgo de ser desproporcionadas o contraproducentes. La figura, por tanto, no solo comunica un resultado académico, sino que también sirve como un llamado a calibrar las estrategias geo-económicas y las narrativas públicas en base a evidencia empírica robusta, desalentando reacciones proteccionistas impulsadas por una percepción inflada de la amenaza Figura 2.

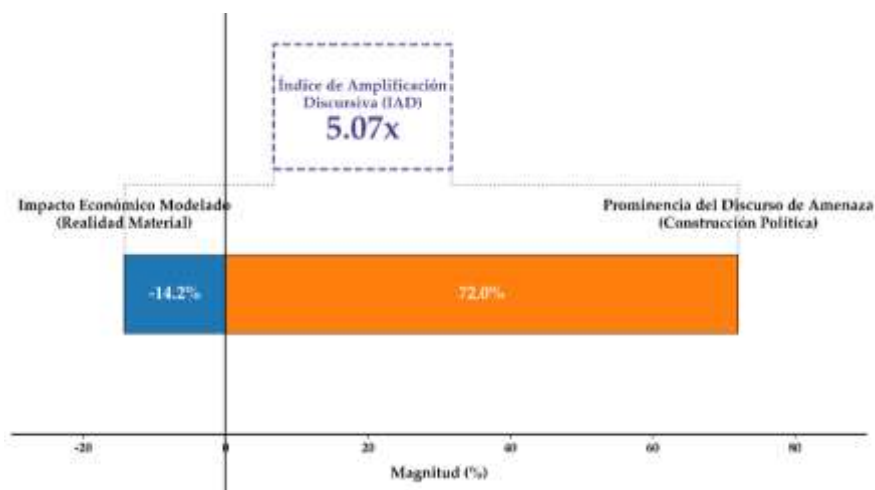


Figura 2. Cuantificando la Brecha: El Índice de Amplificación Discursiva (IAD) en Chile

Discusión

La discusión integra los resultados empíricos centrales para examinar la divergencia cuantificada entre el impacto económico material y su construcción política. La magnitud del efecto de desvío de carga (-14.2%) se sitúa dentro del rango de ajustes competitivos documentados por la literatura. Del mismo modo, Welslau et al., (2024) reportan efectos de desplazamiento regionales significativos pero diferenciados, mientras que Merkus, (2024) demuestra que la heterogeneidad en modelos gravitacionales puede alcanzar el 15%. Este paralelismo sugiere que el impacto de Chancay representa una reasignación de mercado previsible y moderada, no una disrupción sistémica, respaldando la noción de que las economías portuarias pueden absorber shocks competitivos sin colapsar.

En contraste, la asimetría discursiva documentada (72% amenaza en Chile vs. 72% oportunidad en Perú) revela una brecha perceptual que excede ampliamente la evidencia material. Este resultado dialoga directamente con el trabajo de Strikovic et al., (2023) sobre la cuantificación de marcos en el debate público, pero amplía su alcance al demostrar cómo narrativas divergentes se arraigan en contextos nacionales específicos ante un mismo shock geo-económico. La polarización narrativa observada refleja procesos históricos de construcción identitaria y rivalidad que condicionan la interpretación de eventos contemporáneos.

Además, el Índice de Amplificación Discursiva (IAD=5.07) operacionaliza empíricamente el concepto de atrapamiento discursivo. Esta métrica cuantifica la tensión teórica identificada por Baatz, (2023) entre justificaciones constructivistas y de bienestar, mostrando cómo las ideas pueden dominar sobre consideraciones utilitarias. La amplificación por un factor de cinco se alinea con los argumentos de Aria, (2025) sobre la capacidad constitutiva de las ideas en seguridad internacional, donde las amenazas se socializan y magnifican independientemente de su base material.

Por otro lado, la resiliencia diferenciada entre puertos chilenos encuentra explicación en perspectivas teóricas que enfatizan la agencia y la estructura. Análogamente, Finnemore y Wendt, (2024) destacan la constitución mutua de ambos factores, lo que ayuda a entender por qué San Antonio, con mayor diversificación, mostró mejor adaptación que Valparaíso. Esta heterogeneidad subnacional corrobora los resultados de Phillips, (2024) y sugiere que las capacidades operativas preexistentes median significativamente la vulnerabilidad a shocks competitivos.

Sin embargo, la magnitud de la amplificación narrativa sugiere que factores extra-económicos son determinantes. La trampa esencialista analizada por Barnett y Zarakol, (2023) en relaciones internacionales ofrece un marco explicativo poderoso: las narrativas históricas de rivalidad condicionan las percepciones contemporáneas, atrapando a las élites en marcos cognitivos de suma cero. Este mecanismo explica por qué el discurso político chileno magnifica la amenaza, aun cuando la evidencia económica apunta a un ajuste manejable.

Complementariamente, el análisis de Apostolopoulou y Pizarro, (2025) sobre la urbanización infraestructural en Chancay documenta narrativas contrastantes de esperanza y exclusión, resonando con la evidencia de asimetría discursiva de la presente investigación. Sus resultados sobre los impactos distributivos y la violencia infraestructural subrayan que los megaproyectos generan conflictos sociales que alimentan y son alimentados por las narrativas políticas dominantes, amplificando así la brecha entre percepción y realidad.

En consecuencia, la subrepresentación discursiva del potencial de integración (IAD=0.17) refleja una dificultad estructural para enmarcar la cooperación en contextos de histórica desconfianza. De modo similar, Parthenay, (2023) identifica este patrón en regionalismos fragmentados, donde la construcción social de amenazas resulta más fácil que la de oportunidades comunes. Esta dinámica limita severamente el potencial de Chancay para actuar como un catalizador de integración logística regional, priorizando la competencia sobre la cooperación.

Asimismo, los resultados econométricos coinciden con las proyecciones de Brancaccio et al., (2024) sobre los rendimientos de la inversión portuaria, pero el componente discursivo introduce una variable de riesgo político frecuentemente subestimada. La investigación futura, siguiendo la sugerencia de Väililä, (2025), debería integrar sistemáticamente indicadores como el IAD en evaluaciones de costo-beneficio para

megaproyectos, reconociendo que su viabilidad depende tanto de la economía como de la gestión de percepciones públicas.

En síntesis, este estudio valida la necesidad de aproximaciones analíticamente eclécticas, como las defendidas por Pace, (2023), para capturar fenómenos geo-económicos complejos. La integración de métodos cuantitativos y cualitativos no solo explica la divergencia encontrada, sino que también genera herramientas novedosas, como el IAD, para medirla. Este enfoque supera las limitaciones de los análisis unidimensionales y ofrece un marco robusto para futuras investigaciones en economía política regional.

CONCLUSIONES

El estudio confirma que el impacto material de nuevos desarrollos portuarios y su percepción política pueden divergir profundamente. La evidencia demuestra que, más allá de los ajustes económicos moderados y previsibles en los flujos comerciales, la respuesta política y pública está fuertemente condicionada por narrativas históricas y marcos cognitivos preexistentes. Este fenómeno, conceptualizado como atrapamiento discursivo, revela que las dinámicas de competencia geo-económica están tan influenciadas por la construcción social del riesgo como por los fundamentos del mercado, lo que conduce a una amplificación significativa de las amenazas percibidas.

En términos de política y estrategia, los resultados subrayan la necesidad de calibrar las respuestas estatales basándose en diagnósticos económicos rigurosos, desincentivando reacciones proteccionistas impulsadas por narrativas de suma cero. Para las naciones receptoras del impacto competitivo, se recomiendan estrategias proactivas de adaptación y especialización. Simultáneamente, para los países promotores de los proyectos, es crucial gestionar narrativas de integración regional que presenten la infraestructura como un bien público, mitigando así dinámicas de desconfianza y securitización en el vecindario estratégico.

Desde una perspectiva metodológica y práctica, la investigación valida la utilidad de los diseños de métodos mixtos para analizar fenómenos complejos donde interactúan factores materiales y discursivos. Propone, además, incorporar el riesgo político-discursivo como una variable crítica en la evaluación de megaproyectos, reconociendo que su viabilidad depende tanto de la gestión de percepciones públicas como de su solidez financiera. Además, el estudio señala que transformar la rivalidad en cooperación requerirá un esfuerzo consciente para construir narrativas alternativas basadas en evidencia e interdependencia, superando los marcos de confrontación heredados.

REFERENCIAS

- Apostolopoulou, E., and Pizarro, A. (2025). Contesting the Anticipated Infrastructural City: A Grounded Analysis of Silk Road Urbanization in th. *Annals of the American Association of Geographers*, 115(1), 223-241. <https://doi.org/10.1080/24694452.2024.2415718>
- Aria, N. (2025). The Power of Ideas: A Constructivist Reinterpretation of Security in International Relations. *Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(3), 18-36. <https://doi.org/10.62810/jssh.v2i3.120>

- Baatz, C. (2023). Constructivist and well-being based justifications of human rights. Rivals or allies? *Critical Review of International Social and Political Philosophy*, 1-21. <https://doi.org/10.1080/13698230.2023.2280867>
- Barboza, L. J. S. (2024). Economic Challenges and Opportunities of the Mega Port of Chancay for International Trade (SSRN Scholarly Paper No. 5030498). Social Science Research Network. <https://doi.org/10.54105/ijef.C8146.04021124>
- Barnett, M., y Zarakol, A. (2023). Global international relations and the essentialism trap. *International Theory*, 15(3), 428-444. <https://doi.org/10.1017/S1752971923000131>
- Bhattacharya, R., Machado, R. P., Moreau, F., and Pienknagura, S. (2025). Beyond Tariffs: Infrastructure Gaps and Trade in Latin America and the Caribbean. International Monetary Fund. https://parenterafael.github.io/papers/Beyond_Tariffs_LAC.pdf
- Brancaccio, G., Kalouptsi, M., and Papageorgiou, T. (2024). Investment in Infrastructure and Trade: The Case of Ports (Working Paper No. 32503). National Bureau of Economic Research. <https://doi.org/10.3386/w32503>
- Finnemore, M., and Wendt, A. (2024). When “Old” Constructivism Was New: Reflections on Classical Constructivism. *Perspectives on Politics*, 22(4), 1248-1268. <https://doi.org/10.1017/S1537592724001464>
- Lin, W., Sun, L., Wang, T., Shang, H., and Xu, W. (2025). The impact of port investment along the 21st Century Maritime Silk Road on regional port network connectivity and its imbalance. *Regional Studies in Marine Science*, 87, 104239. <https://doi.org/10.1016/j.rsma.2025.104239>
- Merkus, E. (2024). Gravity Models in International Trade: A Specification Curve Analysis. *Journal of Industry, Competition and Trade*, 24(1), 17. <https://doi.org/10.1007/s10842-024-00426-5>
- Pace, S. (2023). U.S. Space Policy and Theories of International Relations: The Case for Analytical Eclecticism. *Space Policy*, 65, 101538. <https://doi.org/10.1016/j.spacepol.2022.101538>
- Parthenay, K. (2023). Regionalisms as a Middle-Path Between Area Studies and IR. A Political Sociology of Central American Regionalism. En S. D’Amato, M. Dian, y A. Russo (Eds.), *International Relations and Area Studies: Debates, Methodologies and Insights from Different World Regions* (pp. 73-91). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-031-39655-7_5
- Phillips, P. (2024). An Examination of Gravity Relationships at the Subnational Level. U.S. INTERNATIONAL TRADE COMMISSION. https://www.usitc.gov/publications/332/working_papers/phillips_2024_05_b_subnational_gravity.pdf
- Strikovic, E., van der Meer, T. G. L. A., Vliegenthart, R., and Bos, L. (2023). Appeals to the people: A content analysis of references to the people in traditional media, social media, and parliamentary materials. *The Information Society*, 39(4), 236-249. <https://doi.org/10.1080/01972243.2023.2210133>
- Välilä, T. (2025). The economic impact of transport infrastructure: A review of project-level vs. aggregate-level evidence. *Transport Reviews*, 45(4), 459-481. <https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2476012>
- Welslau, L., Artecona, R., and Perrotti, D. E. (2024). Export competition between China and Latin America and the Caribbean in the United States market. *The World Economy*, 47(7), 2947-2969. <https://doi.org/10.1111/twec.13568>
- Zhang, J., Geldres, V. V. W., and Heredia, J. (2023). Latin America’s Export Trade Prospect of Agricultural Products to China. *Contemporary Economics*, 17(2), 210-236. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=1173448>